Helsingin Sanomat 26.1.68

Liikennesuunnittelupäällikkö V. Suonio:

Itämetron rakentamisella ei nykyisellään ole pohjaa

"Onko Helsingin taloudellinen pohja tällä hetkellä riittävä metron rakentamispäätöstä varten varsinkin kun valtion ja naapurikuntien osallistumisesta rahoitukseen ei ole tietoa? Rantarata ja päärata lienevät sähköistettyjä jo v. 1970. Eikö rautateiden osuutta julkisessa liikenteessä voi lisätä? Eikö Helsingin metroa voida odottaa niin kauan, että valtionrautateiden liikenteestä saadaan käytännön kokemuksia mm. runkolinjaperiaatteen onnistumisesta", kysyy Helsingin kaupungin liikennesuunnittelupäällikkö, dipl.insinööri Väinö Suonio.

Helsingin kaupungin liikennesuunnittelupäällikkö Väinö Suonio ei pidä itämetron rakentamista tässä vaiheessa perusteltuna.

Liikennesuunnittelupäällikkö Suonio on ilmoittanut kaupunkisuunnittelulautakunnalle metrohankkeen hyväksymistä koskevassa muistiossa, ettei hän voi puoltaa ehdotettua Helsingin—Puotinharjun metrosuunnitelmaa. Kaupunkisuunnittelulautakunta käsitteli perjantaina pitämässään ylimääräisessä kokouksessa toisen kerran metrokysymystä pääsemättä kuitenkaan tulokseen. Lautakunta pitää metron merkeissä ylimääräisen kokouksensa marraskuun 1. päivänä.

Liikennesuunnittelupäällikkö Suonio toteaa, että "liikennesuunnittelu on kaupunkisuunnittelua. Liikenne syntyy seurauksena siitä, että kaavassa alueille osoitetaan maankäyttöä, asutusta, työpaikkoja ja toimintaa. Metron suunnittelun lähtökohta on ollut päinvastainen. Suunnittelun voidaan väittää muodostuneen miltei itsetarkoitukseksi. Työ olisi tästä huolimatta voinut täysin onnistua, ellei metro olisi suunniteltu kaksinkertaisten ovien takana. Suunnittelun kuluessa elävä yhteys on katkennut kaupunkisuunnittelijoihin ja julkisesta liikenteestä vastuussa oleviin. Oleellisena syynä tähän on ollut metrosuunnittelun jyrkkä organisatoorinen eristäminen muista liikenteen suunnittelun ja hoidon yksiköistä. Liikenteen suunnittelun koordinointivelvollisuus on jäänyt kaupunginhallitukselle, jolle se on ollut kohtuuton vaatimus tämättömine tämän alan voimineen. On vaikea kuvitella, että nykyisellä organisaatiolla päästäisiin myöhemminkään kokonaisuuden kannalta mihinkään järkevään tulokseen alkaneesta suojasäästä huolimatta."

"Metrosuunnittelun organisatoorisen uudelleen sijoittamisen yhteydessä olisi koordinoitava muukin hajallaan oleva liikennesuunnittelu. Nykyinen 'hajoita ja hallitse' -järjestelmä tuottaa resurssien puutteessa vain riittämättömästi tutkittuja ja jopa kilpailevia suunnitelmia sekä ikuisen lausuntokierroksen", sanoo Suonio.

"Kannattavuusperusteet ovat heikentyneet"

Edelleen dipl.insinööri Suonio toteaa, että "Raidemetron ovat sekä metrosuunnittelutoimisto että ulkomaiset asiantuntijat havainneet taloudellisimmaksi julkisen liikenteen perusmuodoksi Helsingissä. Kannattavuuden perusteet ovat sen jälkeen olleet heikentymään päin:

"Kaupungin hallinnollisen alueen väestömäärä on jäämässä pienemmäksi kuin alun perin on otaksuttu. Taloutensa turvaamiseksi kaupunki on nyt asettanut 600.000 asukkaan tavoitteen. Tämänkin tavoitteen saavuttaminen on vielä epävarma. Lisäasutus näyttää helpoimmin sijoittuvan liikennetaloudellisesti epäedullisesti metron ja julkisen liikenteen pääreitteihin nähden synnyttäen enemmänkin

osasta järjestelmän perustamiskustannuksista. Metrohankettaan "rikas" Helsinki on hoitanut liikaa yksin, mistä muut yhteistoiminnan tekijät eli lähinnä Espoo, Helsingin mlk., tvh ja VR ovat vetäneet omia johtopäätöksiään. On tuskin todellisuuspohjaista uskoa Helsingin nyt saatua metroprojektinsa alkamisvaiheeseen, että muut asiasta ehkä kiinnostuneet nyt rientäisivät mukaan rahoineen. Jos Helsinki aloittaa metron toteuttamisen omin voimin, sisältyykö tähän vaara, että rahoitusvastuuperiaatteesta ei päästä irti myöhemmässäkään vaiheessa.?"

"VR:n kanssa on kannattavaa keskustella. Asia on aina ajankohtainen ja keskustelu pysyy raiteissa. Mutta raiteiden kanssa lienee myöhäistä mennä tvh:een. Raiteetkin ja rautatiehallitus erotettiin tvh:sta jo 90 vuotta sitten. Mutta voisiko tvh:n kanssa keskustella henkilöliikenteen jäsentelystä ja julkisesta liikenteestä?", kysyy Suonio.

"Helsinki kehitettävä suurkaupunkiseuduksi"

"Yleismaailmallinen kehitys johtaa pelkistettyyn väitteeseen: Helsinki on Suomi. Meidänkin maassamme on todettu, että järkevä taloudellinen toiminta edellyttää voimakkaita talousalueeseensa tukeutuvia eriasteisia keskuksia. Keskusten luokittelu ei kuitenkaan pysähdy valtakuntien rajoihin, joiden merkitys yhdentyvässä maailmassa on vähenemässä. Suomi voi tarjota kansainväliseen keskuskerhoon vain yhden ehdokkaan: Helsingin (seudun)."

"Välittömän väestöpohjansa ja palveluvarustuksensa puolesta Helsinki on pienempiä jo pohjoismaihin

Väestön ja toimintojen rakentamista Helsingin seudulle ei siten saa estää. Kasvun seurauksena oleva suurkaupunkialueen synty edellyttää tehokkaan kuljetusjärjestelmän luomista. Pikajärjestelmän rungoksi sopii raidejärjestelmä, jonka muodostavat VR:n sähköradat ja metro. Paikallisjärjestelmän perustana ovat bussit ja mahdollisesti myös raitiovaunut."

"Raidemetrolle tilavarauksia"

"Raidemetroa varten on suoritettava tarpeelliset tilavaraukset. Perusrungon tulee olla yksinkertainen: rantametro keskustan kautta ja rengasmetro kantakaupunkia kiertäen rantametroon yhtyen. Keskustaan ja Pasilaan tulisi metron, VR:n, bussien ja autoliikenteen liikennekeskukset, joissa on helppo ja turvallinen jalankulkuyhteys liikennemuodosta toiseen; metron, bussi- ja autoliikenteen liikennekeskukset Vallilaan ja Töölön tullin tienoille; VR:llä ranta- ja päärata, rantaradalta haara ehkä Etelä-Vantaalle."

"Metron suunnittelussa on varauduttava suuriin nopeuksiin ja siihen, että osa asemista kaupungin kasvaessa voidaan sulkea. Asemien välinen ja asemille johtava matkustajia keräävä ja jakeleva paikallisliikenne hoidetaan lähinnä busseilla, joille on pyrittävä järjestämään omat kaistat.

"Maankäytön rakenne ei suosi metroa"

"Itäsuunnan metro hoitaa vasta pienen osan Helsingin julkisesta liikenteestä. Miten muuta Helsingin julkista liikennettä hoidetaan, kehitetään ja rahoitetaan itämetroa rakennettaessa ja monia vuosia myöhemminkin, eli mihin kokonaisuuteen itämetro liittyy?"

"Helsingin maankäytön rakenne ei ole metroa suosiva. Kaupungin väestöpohja on oleellisesti pienempi kuin mikä oli metrosuunnitelman 1963 ja ulkomaisen asiantuntijain 1964 lausunnon pohjana. Valtion ja naapurikuntien osallistumisesta rahoitukseen ei ole tietoa. Onko taloudellinen pohja tällä hetkellä riittävä metron rakentamispäätöstä varten?"

"Kaikista edellä esitetyistä syistä johtuen en tällä hetkellä voi puoltaa nyt ehdotettua metrohanketta. Mikäli myönteinen päätös itämetron rakentamisesta kuitenkin tehdään, liikennesuunnitteluosasto tulee tekemään parhaansa, jotta edellä esitetyt epäilykset metron taloudellisuudesta ja tarkoituksenmukaisuudesta osoittautuisivat vääriksi", sanoi liikennesuunnittelupäällikkö Suonio.